

京都大学 第26回市民防災講座 アンケートの質疑応答

鳥取大学 小野先生のご講演に関する質疑応答	
Q	A
ライフラインについてです。災害対策のためにも無電柱化がすすめられています が、これによる復旧速度の低下はあり得るのでしょうか？	電力の場合、上下水道や都市ガスに比べると破断箇所の特定が効率良くできるの で、特殊な事例を除き復旧速度に大きな影響は出にくいと思います。

兵庫県立大学大学院 阪本先生のご講演に関する質疑応答	
Q	A
防災・減災意識を定着、高める上でもとても良い講座と思います。これからもぜひ 継続していただきければと思います。「多様性に配慮した被災者支援」テーマ で1点質問がございます。一番最後のスライドで”多様な人で防災に取り組む”とご ざいますが、地域（住民）や行政だけでなくそこに所在する企業にも協力いただ ければ人的物的ポテンシャルがより高まると思いますが、そういった事例はござ いますでしょうか。	地区防災計画の策定や、地域の避難訓練に企業が積極的に参加している事例や、 企業の行う避難訓練等の取り組みに地域の人に参加している事例があります。ま た、外国人を雇用する企業が増えておりますが、外国人就労者のなかには自国に 地震等の災害がほとんど起こらないという人もいますので、これらの人への意識 啓発を進めるうえでも企業の参画は大切だと思えます。
それぞれの立場での講演を聞かせていただき、ありがとうございました。地域に おける女性の立ち位置がアップする方法はありますか。（避難所においてだけで はなく）	女性については、町内会等の地区行政や防災分野における参画は依然として限定 的ですが、その一方で子育てに関するコミュニティ（子ども会、PTA等）では主体 的に活動を展開しています。したがって、地区行政や防災に関する事項に、子育 てに関する取り組みを組み込む等、協働の場を増やしていくとよいと思います。
阪本先生のお話は大変参考になりました。自分でもいろいろ調べたいと思いた すが、表紙を含めて3枚目のスライドにあります災害による死者ですが、いつどこ で亡くなられたか、人数でなく人口比で見るとどうなのか、が気になります。も し、そのような資料もございましたら、お教え頂けますと幸いです。	ご指摘のデータですが、整理された形のデータをみたことがありません。いつど こで亡くなったのかについては、個人情報兼ね合いもあり把握が難しいと思 います。他方、死者数を当時の人口比との兼ね合いからみるのは大切な視点だと思 います。

Q

スライド16にある住宅修繕の推進を自治会単位の発注とありますが、詳しく教えてください。

A

- ①修繕業者（特に、瓦、左官等、屋根や外壁の修繕業者）に依頼が集中し、なかなか探しても見つからない状況が発生
 - ②また、見つかっていても地元業者の数には限りがあるため、早期発注が難しい
 - ③個々の住宅がそれぞれ個別に遠方から業者を呼ぶと、コストが高くなる等の問題点が浮上
 - ④少しでも時間とお金のロスをなくすために、またご近所さんと一緒にの安心感という側面から、「自治会単位の発注」を行った
 - ⑤行政（市町村）が間に入り、自治会長等を通じて希望者を募り、まとめて発注する、というもの
- ※件数は数地区、かつそれぞれ数軒程度

スライド15にある被災者住宅再建支援制度の拡充とは、独自の予算をお持ちなのでしょうか？

自然災害によって住宅に著しい被害を受けた被災者に対して交付する補助金の財源に充てるため、県と市町村が協調して被災者住宅再建支援基金を積み立てています。
(令和3年度末基金残高：約19.2億円)

スライド18にある災害ケースマネジメントの人材育成はどのようにされていますか？

災害ケースマネジメントにおいて中心的な役割を担う市町村職員に対して、基礎的な内容の研修及び実践的な内容を含む実務者を養成する研修を実施することとしています。

Q

JR西日本管内の営業キロが約5000kmと非常に長いですが、おそらくですが、普段の近接目視による日常点検が2年、また、それとは別に災害時には臨時点検を実施されていると思います。

これだけ大量のインフラを、維持管理されていますが、何名ぐらいの方がされているのか分かりませんが、人で不足もあると思います。省力化する上で何か取り組まれていることがあるのでしょうか。

A

この度は聴講いただき、また質問をいただき、誠にありがとうございました。省人化につきましては、少子高齢化や労働市場の変化から、膨大な設備を有し多くの労働力を要する鉄道事業者にとっては、緊急かつ最重要課題の一つとなっております。これまで、線路設備の強靱化や部材の長寿命化といった作業頻度を減らす取り組みや作業の機械化、検査の装置化・自動化といった省人化の取り組みを進めてきました。

最近では、汎用デジタル技術を鉄道に応用した形での地上検査の車上化、取得したデータに基づいて必要な場合にメンテナンスを実施するC B M (Condition Based Maintenance) の検討、各種業務のD X (デジタル化の活用) に取り組んでおり、引き続き、安全確保を前提に、省人化を進めてまいります。

豪雨災害で橋脚が流された事例の紹介もありましたが、鉄道を長期間止めておくことはできないと思いますので、突貫工事が要求されます。早急に対処するための対応策や、復旧組織の体制づくりはどのようなことをされているのでしょうか。よろしく願いいたします。

災害の復旧におきましては、安全確保を最優先し、列車徐行等の運転規制や線路監視を伴うような仮復旧を行い、早期の運転再開を目指します。列車運行をしながら本復旧工事を進めることが、重要な社会的インフラである鉄道の災害復旧の特徴となっております。その際、仮復旧を行い運転再開する場合にも技術に基づく安全の確保が大前提となります。必要に応じて、社内的高度専門技術者を配置した組織や鉄道総合技術研究所、大学等の学術機関と連携して対応を行っています。

また、復旧工事においては、昼夜を問わず早期の運転再開を目指した対応を行うこととなります。

このため、当該地域に鉄道工事に精通した従事者や資機材が不足する場合には、他エリアや場合によっては社外からの支援も受けながら早期復旧を目指します。長期間に亘って運転休止を余儀なくされるような大規模災害の場合には、復旧工事に際して、行政、自治体、監督官庁、道路管理者および河川管理者等の多くの関係者との連携が必要となるため、社内外の関係者間の情報共有できるような体制を構築して対応しております。